AMSTERDAMS WEEKBLAD

ZATERDAG 15 JULI NO 5 PRIJS 50 CENT

pag.3: ook duiven worden gesaneerd
pag.10: een brug over 't ij

AMSTERDAMS WEEKBLAD

De volgende redaktievergadering vindt plaats a.s. zondag om 10 uur in de speeltuin/theetuin van het Vondelpark. Elke zondag.

Adres: Keizersstraat 2a 1-hoog
De kosten voor een abonnement bedragen ƒ 6,50 per kwartaal (bij vooruit betaling)
Storting op gemeente giro F5160 ten name van Fini van Feggelen onder vermelding van Amsterdams Weekblad.

tel: 763407
930302 .

Aan de totstandkoming van dit nummer werkten mee:

Ernest Anyas, Albert Blitz, Tom Bouman, Dicky Breebaart, Auke Bijlsma, Fini van Feggelen, Cora Hollema, Rudy de Meijer, Bert Nienhuis, Henk Nijman, Rob Stolk, Tjebbe van Tijen, Otto Valkman.

AMSTERDAMS WEEKBLAD

In Artis keurig uitgedost
Zei een dromedaris
Met een krap salaris
Hier kent de overheid
Menselijkheid
De woningnood is opgelost!

Tini Hofman

Enkele gemeentelijke uitgaven voor huisvesting van twee en vierpotige stadgenoten:
20 maart 1959 ƒ1.490.000,- voor nijlpaarden
6 maart 1963 ƒ 666.000,- ook voor nijlpaarden
13 mei 1964 ƒ 560.000,- diverse dieren
16 oktober 1968 ƒ2.200.000,- bruine beren, ijsberen, kodakberen, malise en lipberen.

BEWONERS VAN DE ZEEHELDENBUURT
OPGELET

Sinds enkele maanden is ons onlangs gebleken een door de Kamer van Koophandel opgericht 'Comité ter bevordering van Stadsverbetering' in Uw buurt aktief. Dit comité wil het partikulier initiatief in bepaalde gebieden bundelen om zich een nog machtiger positie te verwerven. Op het ogenblik zijn ze bezig met de Barentszstraat. Het secretatiaat van het comité is per adres Kamer van Koophandel en Fabrieken, Koningin Wilheminaplein 13 tel. 172882, toestel 123.

disteldorp: duiven eruit!

In het Disteldorp in Noord staan achter de woningen van de families Reynold (Distelstraat 24) en Oussoren (Distelkade 4) duivenhokken. Vroeger stonden deze duivenhokken in hun eigen tuin, maar in 1968 werd het Disteldorp gesaneerd en tot bejaardenoord omgetoverd, en toen zijn de tuinen "gemeenschappelijk" gemaakt.

Dat hield in dat de gemeente ging uitmaken wat er in die tuinen mag gebeuren. Wat niet mag is het houden van duiven.

Toen de "sanering" van het Disteldorp begon bleven beide families Reynold en Oussoren er wonen, omdat ze, in overeenstemming met de toegepaste regels, samen 80 jaar oud waren, en niet meer dan 1 inwonend kind hadden. Ze wilden er ook graag blijven wonen, omdat van beide families bejaarde ouders in huizen naast hun woonden, die ze ook zelf wilden verzorgen.

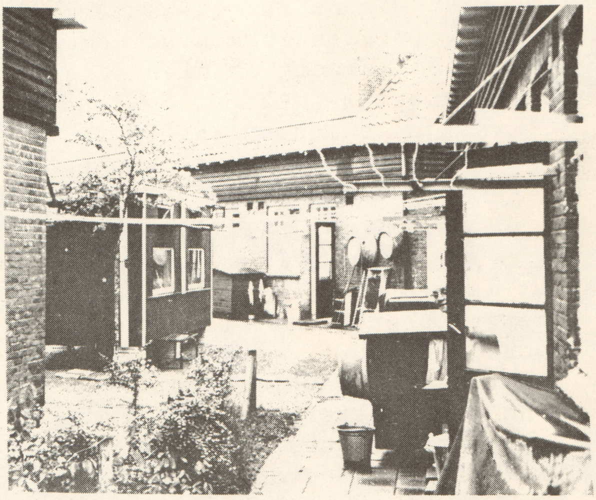
Dat ze er bleven wonen klopte volgens de normen van de gemeente, maar vanaf deze tijd werden ze in hun rechten en liefhebberijen aangetast.

28 juni jl. kregen ze een brief van de gemeente waarin:"...sommeer ik u het duivenhok binnen 14 dagen na de dagtekening van deze brief te verwijderen en verwijderd te houden."

Terwijl de jonge duiven, die voor hun eerste vlucht in Mijdrecht gelost waren in de regen, onder luide aanmoedigingen van de buren op het plat neerstreken, vertelden de beide duivenliefhebbers over hun al 5 jaar lang durende konflikt met de gemeente:

De Heer Oussoren:
Voordat het hier gesaneerd werd had iedereen zijn eigen tuintje. Je had nergens last van. Je moest wel een vergunning hebben voor het plaatsen van een duivenhok. Die heb ik nog steeds bewaard. Er waren hier 14 liefhebbers, wij zijn de laatsten die over zijn. De woningen werden opgeknapt en ik moet zeggen: het werd keurig gedaan.We kregen een nieuw geschuurd plafond, nieuwe deuren en nieuwe elektrische bedrading. Beneden moesten we alles leegmaken. En op een gegeven moment kwam er een opzichter met timmerlieden.

Hij keek in mijn tuin en zei: wat is dat? Een duivenhok zei ik.



HET DUIVENHOK IN DE TUIN VAN DE FAMILIE REYNOLDS MOET WEG VAN DE GEMEENTE.

CHANTAGE !

En weggingen ze. Ze wilden niet eerder aan mijn woning beginnen voordat het hok weg was. Die timmerlui konden er natuurlijk ook niets aan doen.
10 WEKEN HEB IK TOEN IN EEN LEGE WONING GEZETEN. Smerige chantage was het.

De Heer Reynold:

Bij mij deden ze eerst de woning. Het hok stond bij mijn schoonvader naast ons in de tuin. Die ouwe had ik bij mijn zoon gedouwd en zijn woning beneden voor de verbouwing leeggemaakt. Er gebeurde precies hetzelfde. Dat hadden ze bij mij moeten flikken en niet bij die oudjes.

Mevrouw Reynold:

Mijn man was 3 dagen buiten westen.Die Veldman die ingenieur die het allemaal heeft bedacht en hier de dienst uitmaakt zei ons openlijk dat we mijn ouders die naast ons wonen in een tehuis moesten doen, "Je krijgt er toch alleen maar last mee." Wij zouden wel een andere woning krijgen, dan was hij ook meteen het duivenhok hier kwijt. Oussoren zijn schoonouders wonen ook naast hem, daarom wil hij ook niet weg nu kunnen we zelf voor die mensen zorgen.De gemeente is krankzinnig om hier alleen oudjes neer te zetten. Ze zouden er wat jonge mensen tussen moeten laten wonen, die ze kunnen helpen, die dat willen.

VERGUNNING

O: Ik ben teneinde raad bezig geweest een hok te bouwen in Schellingwoude, maar dat mocht niet van Rijkswaterstaat.
Onze voorzitter(van de duivensportvereniging) heeft toen de mogelijkheid gevonden om de hokken hierachter het gebouwtje van "Ons Huis" neer te zetten. Maar daar moesten we een vergunning voor aanvragen : op naam van onze schoonvaders.

R:Ja die Veldman dacht ook als die oudjes dood zijn ruimen we die hokken meteen op.
O:Veldman zei dat wij niet de liefhebbers waren, maar onze schoonvaders. Ze stuurden ons een brief dat er vergunning gegeven werd om die hokken achter "Ons Huis" neer te zetten op naam van onze schoonvaders, die mensen zelf schreven ze niet eens. Hij is niet eens lid van de vereniging, heeft nooit een duif of vergunning op zijn naam gehad. Ik doe het al 35 jaar.
R: Ach die ouwe is al jaren doof en kan niks zien. Hij is er in de tijd van Drees al mee opgehouden. In de winter van '69 hebben we die hokken achter "Ons Huis" neergezet. In de kou, onze poten vroren eraf. Woensdagsmiddags moesten de vrouwen daar de wacht houden. De kinderen braken er de boel af. Ze zaten met zijn tienen boven op het hok.

DE HEER REYNOLD MET ZIJN BUURVROUW DIE DE DUIVEN OOK NIET WIL MISSEN.

BRAND

Mevr.R: Het was een zenuwslopende toestand.
O:Een gegeven moment word ik om 3uur 's nachts uit mijn bed gehaald:"Brand,brand je hebt brand" werd er geroepen. Ik was verpletterd. Van mijn hok waren de ruiten stukgeslagen, de manden waren stukgetrapt en op de grond lag en doodgedrukte duiven. Natuurlijk de beste. En toen nog de brandweer. Weer duiven vertrapt, maar ja die jongens konden er ook niets aan doen. De duiven moesten daar natuurlijk weg. Onze voorzitter, ik neem er mijn petje vooraf, kreeg het voor elkaar bij die Veldman, dat we die hokken weer in onze tuinen konden zetten.

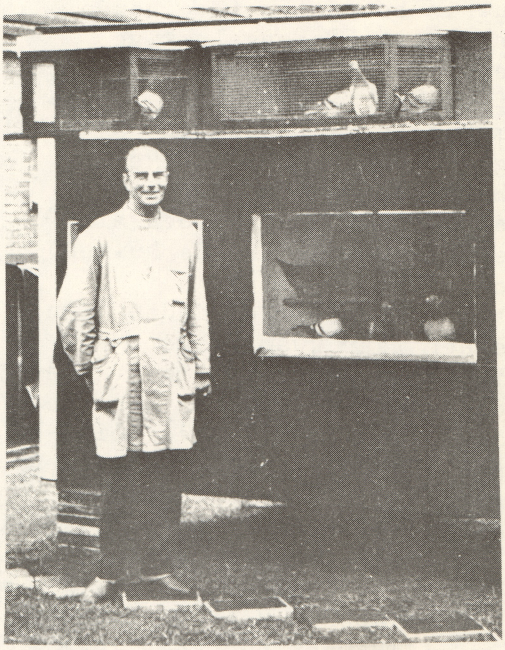
Inmiddels is de schoonvader van de Heer Oussoren overleden. Naar aanleiding daarvan is hij gesommeerd zijn duiven weg te doen. De schoonvader van de Heer Reynold leeft nog. Hem is aangezegd zijn duivenhok achter "Ons Huis" neer te zetten.

Mevr. R: Veldman noemt het ook geen gemeenschappelijke tuin, maar kijktuin. Vroeger hadden we allemaal waslijnen. Als je nu eens wat wil drogen moet je een touwtje aan de bomen spannen, dat mag ook niet van hem.
R:Dit zijn niet eens geschikte woningen voor bejaarden. De meesten slapen beneden omdat ze die trap naar hun slaapkamer niet op kunnen komen. Bovendien hebben nu Jan Rap en zijn maat hier toegang. Ze hebben ook overal bordjes opgehangen "verboden toegang voor onbevoegden", het is toch krankzinnig, het lijkt wel een concentratiekamp.

Een bejaarde buurvrouw komt verwonderd de keuken binnen."Je duiven zitten op het plat!" Ze vertelt dat ze handtekeningen heeft opgehaald omdat alle buren genieten van de duiven. "Als het baar zijn.

hok weg moet betalen we uit protest geen huur meer"zegt ze opbeurend.

R:Het is die oude mensen hun plezier ook. Als het mooi weer is zitten ze de hele dag buiten te kijken en te wachten. Vraag het maar. Vroeger hadden ze nog een tuintje, dan waren ze altijd aan het rotzooien. Van ellende zijn er verscheidene doodgegaan,ze hadden niets meer te doen.
Mevr. R:We gaan niet eens met vakantie.
R:Ze zullen me niet zomaar de duiven onder m'n kont wegslepen



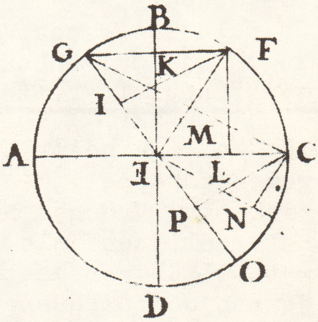
DE HEER OUSSOREN VOOR ZIJN BEDREIGDE DUIVENHOK.

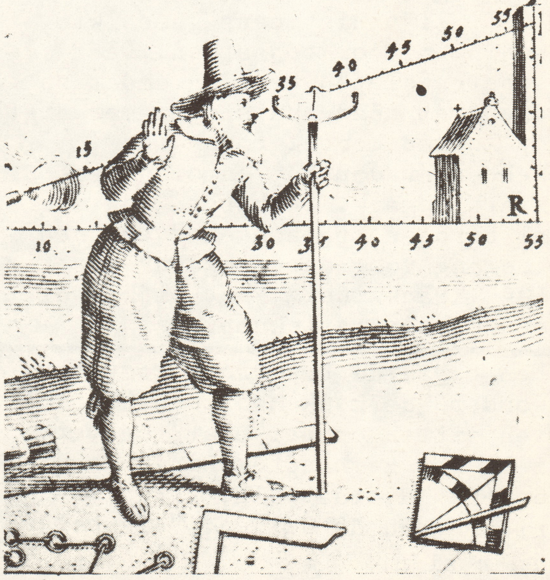
O: Wij gaan hier niet meer weg. We zullen wel zien wat er gebeurt.
R:Weer weg gaan ben ik te moe voor, maar als die Veldman een vinger naar mijn duiven uitsteekt, heb ik kracht genoeg om hem zijn strot dicht te knijpen. Ja zet dat er gerust maar in.

de rooimannen van

Veel Amsterdammers zullen de ogen zijn opengegaan door de Weesperzijde hotel affaire van een paar maanden geleden, toen zonneklaar bleek hoe Publieke werken in de grote beleggers zoals Philips Pensioen fonds samen buiten de direkt betrokken bevolking en gemeenteraad om allerlei hotel- en kantoorplannen uitbroeien. Dat dit niet nieuw is bewijst het volgende verhaal uit "De ongelukkige levensbeschrijving van een Amsterdammer" 1775 uitg. Harmanuskoning. Bouw- en Woning toezicht van Publieke Werken, vroeger "Rooimeesters" geheten speelden ook toen al onder een hoedje met de huizen speculanten.

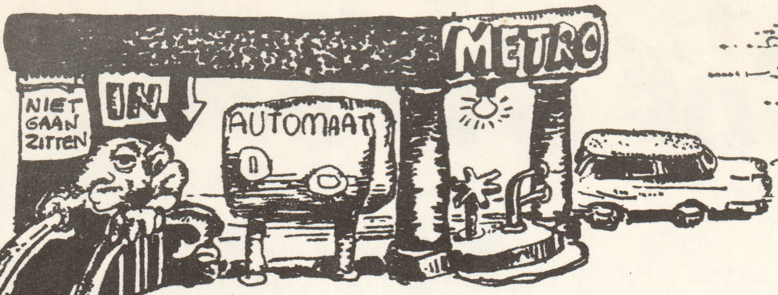
"Het werd kersttijd, zodat mijn huisheer weer kwam vragen of ik bleef, maar hij moest tien gulden meer huur hebben. En hoe ik ook praatte, hij bleef bij zijn stuk. Maar eindelijk zeide hij: komaan, ik zal je goed behandelen, koop het huis van mij. Ik zal het U goedkoop geven." "Wel" zei ik "wat moet je er dan voor hebben. Het is toch een oud pandje, waar noodzakelijk een vijfhonderd gulden aan zou moeten worden vertimmerd". "Gij kunt het van mij voor een acht honderd gulden kopen" zei de oude "en geen speld minder, en daar gij u acht dagen over bedenken. Of tien gulden meer aan huur". Daar zat ik nu. Ik moest het kopen anders liep ik het gevaar alle jaren te worden opgeslagen. Ik ging naar mijn buurman, de timmerman, en vroeg hem of het huis de gevraagde prijs waard was. "Hetgeen hij ervoor vraagt is het niet waardig" zei hij, "maar voor U, die er zijn brood in wint is het wel een paar honderd gulden meer waard. Maar als je het koopt, en het geld ervoor hebt, dan moet je er aanstonds een nieuwe gevel voor laten zetten en er een nieuwe verdieping op timmeren". Dat zou met een honderd of acht, negen te doen zijn. "ja baas" zei ik, "als het maar niet hoger oploopt, want het begin was altijd goed maar het einde slecht". Maar hij verzekerde mij dat alles wel zou gaan. Ik overwoog de zaak eens. Ik had een paar duizend guldens opgespaard en besloot het huis maar te kopen. Daarna ging ik naar de timmerman en wij overlegden om begin maart met timmeren te beginnen. Hij zou een metselaar met het werk begunstigen die hij wist een braaf en





publieke werken..

eerlijk mens te zijn. De tijd begon te naderen, zodat de materialen werden klaargemaakt, de stutten gezet om het overeind te houden en men aan het breken begon te gaan. Zij hadden de halve gevel gevel nog niet af of er kwamen twee heren die zeiden, dat zij inspektie van het huis moesten nemen of het kon blijven staan. Ik zei"Wie benne de Heren dan"? Zij antwoordden:"Wij benne de rooimeesters" Zij keken hier en daar, tot zij eindelijk zeiden:"Baas het huis moet in zijn geheel worden afgebroken, en geheid volgens de normen dezer stede" Ik vroeg de baas timmerman hoe dat nu moest, want ik had niet zoveel geld om dat allemaal te betalen. Maar de baas wist mij uit mijn verlegenheid te helpen, met te zeggen, dat alles wat ik niet kon betalen, dat ik dat op hypotheek meost nemen tegen vier procent en dat hij mij die wel bezorgen wou. Ik vroeg hem of hij niet wist wie mij deze kool gestoofd had. "dat zullen jouw buren gedaan hebben" zei hij. Maar ik geloofde dat hij of de metselaar het gedaan had. Doordat ik mijn huis een tijdje uit moest raakte ik al mijn klandizie kwijt. Toen het jaar om was en de rente moest worden betaald had ik geen duit. Het huis wierd bij executie aangeslagen en voor vijf en twintig honderd gulden verkocht. En wie was de koper? De baas Timmerman. En ik bleef per saldo van de rekening nog over de zeshonderd gulden schuldig en was doodarm, zodat ik het huis uitmoest.



DE

In 1970 stond in het speciale metronummer van het maandblad van Publieke Werken "De metro zal de enthusiaste inzet vragen van alle medewerkers van diensten en bedrijven, die nu of straks op enigerlei wijze bij dit projekt zullen worden betrokken". Van dat enthusiasme, mocht het er ooit geweest zijn is in twee jaar weinig overgebleven. Veel ambtenaren worstelen met gewetensbezwaren, maar komen er n er nog niet toe hun loopbaan op het spel te zetten en openlijk met hun bezwaren naar buiten treden, enkele van hen spelen regelmatig interne en geheime dokumenten door. Vooral bij de topambtenaren nemen intern de nerveuze spanningen toe,er zijn al enkele gevallen van zenuwinstorting voorgekomen. De laatste tijd is de sfeer zo gespannen geworden, vooral bij P.W., dat de direktie besloten heeft deze spanningen zoals zolangzamerhand in ieder "modern" bedrijf gebruikelijk, in een bestuurlijke vorm te gieten. Er is dus een nieuwe afdeling bijgekomen: Bedrijfsmaatschappelijk werk, waarbij twee hiervoor op de Sociale Academie opgeleide bedrijfsmaatschappelijke werksters in geschakeld zijn. Hun taak is om"werknemers die in moeilijkheden zijn geraakt door oorzaken binnen het bedrijf zelf" te helpen zich aan te passen die ontstaan door "gemis aan persoonlijk kontakt". Met een personeelsbestand van tegen de 4000 zijn 2 maatschappelijk werksters natuurlijk een druppel op de gloeiende plaat, ook al zijn er plannen om het aantal tot 4 op te voeren om te voldoen aan de minimum norm die hiervoor door ervaren sociaal-psychologen is gesteld (1 op de 1000).
Er is om nog even in bedrijfstaal te spreken een duidelijk gebrek aan motivatie bij de P.W. ambtenaren, zij geloven niet meer in de maatschappelijke funktie van hun werk.

METROPOOL

VERBORGEN VERLEIDERS

In april 1968 stond in een huis aan huis verspreide gemeentelijke propagandakrant 'plan stadsspoor' dat de Amsterdamse metro over 5 jaar kon rijden en dat de aanleg van de Oostlijn 250 miljoen zou gaan kosten. Nu, 4 jaar later, staat wel vast dat het zeker tot 1984 zal duren voor dat het eerste stukje, de Oostlijn, klaar is en zijn de kosten inmiddels gestegen tot 800 miljoen, terwijl het uit eindelijk minstens 1½ miljard gaat worden (alleen voor de Oostlijn). In tal van amster damse buurten is verzet tegen de metro ontstaan, van de Nieuwmarkt tot de Bijlmermeer Uit de bevolking zijn vele argumenten tégen de metro aangevoerd, dat de metro niet een oplossing is voor het autoprobleem, dat bij de metro het vervoer niet aan de stad wordt aangepast, maar omgekeerd de stad aan het ver voer, dat rondom de metrostations gespeculeerd wordt etc. Tegenover dit verzet en deze argumenten heeft het stadsbestuur nu besloten om de metro op slinkse wijze aan de bevolking te verkopen. In de direktie besprekingen van Publieke Werken wordt de laatste maanden geregeld gesproken over nieuwe propaganda methoden om de bevolking vertrouwd te maken met de metro. Er is een commissie ingesteld, die zoals gebruikelijk eerst het buitenland heeft bestudeerd. De metro propaganda van Frankfurt leverde een aardig idee op: met humoristische tekeningetjes verluchte circulaires, die dienen om de door de metrobouw ontstane overlast bij de bevolking meer aanvaardbaar te maken. Maar niet alleen worden voorbeelden uit het buitenland gehaald, ook de hoge P.W. ambtenaren hebben hun kreatieve geesten over dit tot nog toe verwaarloosde aspekt van de metrobouw laten gaan. Zo zullen er binnenkort naast de gebruikelijke verborgen verleiders grote reclame borden voor de metro in het stadsbeeld verschijnen. Verder is door de P.W. top het idee gelanceerd om voor de bevolking lezingen met dia's te houden over het nut van de metro, gevolgd door een excursie per autobus naar de verschillende bouwplaatsen, met een kopje koffie en een drankje. Voor het schrijven van de teksten en het verzinnen van verleidelijke plaatjes is een reclame bureau aangetrokken, met de opdracht "het aanvaardbaarheidsniveau bij de bevolking op te voeren", rekening houdend met het feit dat het "zeker nog tien jaar zal duren voordat de eerste lijn in gebruik kan worden genomen;"

TIJDELIJK TOT 2000

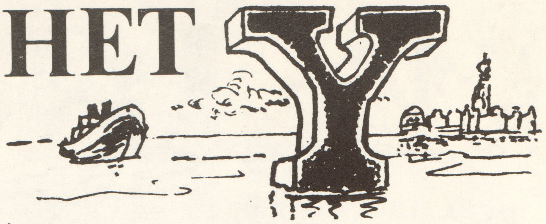
Eén van de zaken, die binnenkort d.m.v. humoristische tekeningetjes, voor amsterdammers aanvaardbaar gemaakt moet worden, is het rooien van de bomen voor het Centraal Station i.v.m. tijdelijke voorzieningen voor de metro. Die tijdelijke voorzieningen bestaan uit het omleggen van een aantal trambanen en het verplaatsen van bushaltes. Zo heel erg tijdelijk zijn die voorzieningen trouwens niet, iedereen zal er aan moeten wennen dat het tot op z'n minst het jaar 2000 zal duren, voordat het nu aangeplempte Open Havenfront, weer die naam verdient.

GEEN GELD....

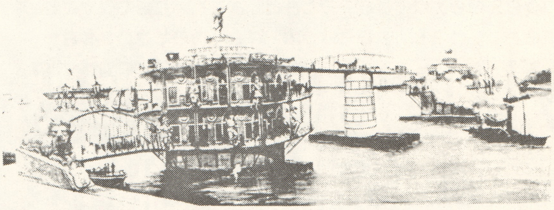
Het totaal aan tijdelijke voorzieningen ten behoeve van de metrobouw kost ettelijke miljoenen zoals het omleggen van lijn 10 door de Sarphatiestraat en dergelijke. Twee weken geleden wezen burgemeester en wethouders een voorstel van de raad af om tram lijn 7 te verlengen tot Geuzenveld, deze verlenging zou een betere verbinding geven met de ziekenhuizen in de omgeving van de Jan Evertsenstraat en de Tooropstraat. Dit zou 16 miljoen gulden kosten en volgens B & W is dat geld er niet. Als het om een paar honderd miljoen extra voor de metro gaat, wil wethouder Lammers wel apart in Den Haag om geld gaan zeuren en zegt hij als er geen toezeggingen voor extra financiën van Drees komen "we zien wel waar we uitkomen".

De kosten voor een abonnement bedragen f. 6.50 per kwartaal. Storting op gemeentegiro F 5160 ten name van Fini van Feggelen onder vermelding van Amsterdams Weekblad.

HET Y

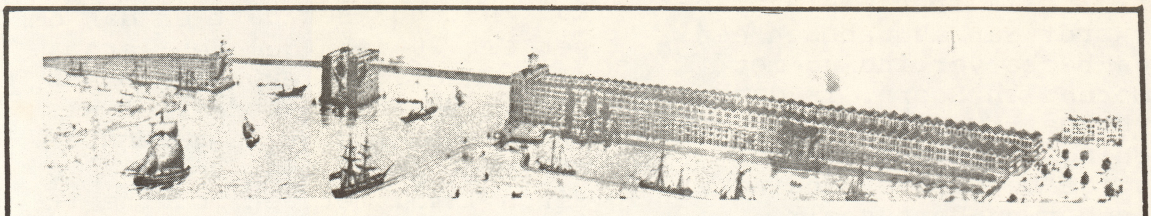


Een bovenmatig om haar haven bezorgd gemeente bestuur heeft in 1953 en de jaren daarna Amsterdam de strop van de IJtunnel bezorgd! Op zichzelf een goed ding, die zorg: waken over een haven met zo'n prachtige maritieme traditie, dat is altijd goed. Maar er zijn grenzen. En die werden werden royaal overschreden toen de stad als noodzakelijk nieuwe IJ-oeververbinding de BRUG afwees en de tunnel koos.
De gedachte dat er ooit nog eens een van die vroegere vrachtschepen (zeilend) met hun torenhoge masten onder een brug door zouden moeten om achter in het IJ te komen, die gaf de doorslag. Die brug zou



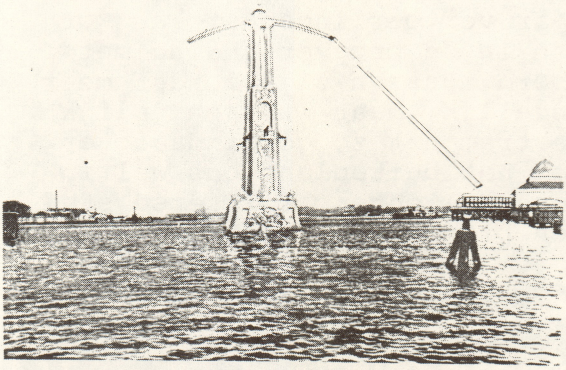
Dit fantastiese ontwerp voor een IJ-brug uit 1864 is van Averkamp en schimmel. Het bestaat uit twee spiraalvormige opritten, waarin café's en een belvedère. Over de brug rijdt een paardentram. Het geheel is gekonstrueerd op drijvende pontons.

dan minstens 65m. doorvaarhoogte moeten hebben en dat zou onmogelijk lange opritten vereisen. Vergeten werd dat die zeilschepen allang verdwenen waren, maar ook dat moderne



In 1857 maakte J. Galman dit ontwerp voor een brug over het IJ, gesitueerd in het verlengde van het Damrak, met aan weerszijde van de opritten rijen woningen met winkels.

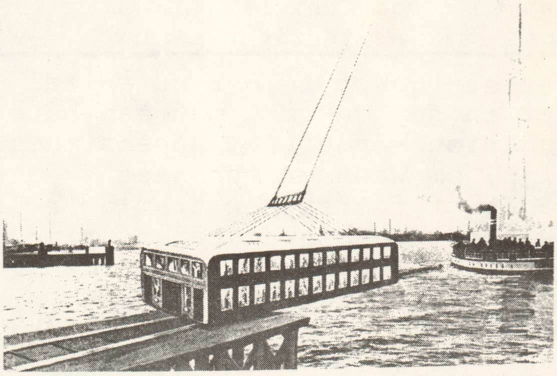
oceaan schepen wel groter zijn, maar geen masten meer hebben en laag van opbouw zijn en ook dat de Amsterdamse zeehaven van het oostelijke havenbekken naar het westen verlegd ging worden. Helaas begreep men dit niet en dwong tot de ontzettend dure en nu al aan haar topcapaciteit zijnde auto-IJ-tunnel, die de fietsers en de voetgangers aan de kant laat staan.



Op 30 maart 1915 publiceerde het blad 'Het Leven' dit ontwerp voor de IJ-slinger, waarbij in enkele sekonden een grote cabine over het IJ geslingerd werd van het station Tolhuis naar de Ruyterkade.

Aansluitende op deze fout is de vergissing van de METRO gekomen. Daarbij is het nooit in de eerste plaats om die ongelukkige oostlijn te doen geweest. Die diende, behalve om de Bijlmermeerders te lokken met een volstrekt overbodige 2e Centraalstation verbinding, om bij datzelfde C.S. voet in de grond te krijgen.... om vandaaruit een nieuwe ondergrondse verbinding metNOORD te verwezenlijken. Echter altijd nog niet de nieuwe verbinding die het langzame verkeer in 1953 beloofd was: een fietsers- en voetgangerstunnel onder het IJ. zij zullen ten eeuwige dagen met de ponten moeten blijven varen, als zij tenminste op eigen benen de andere IJ-oever willen bereiken en zich niet in een metro naar Noord willen laten dwingen.

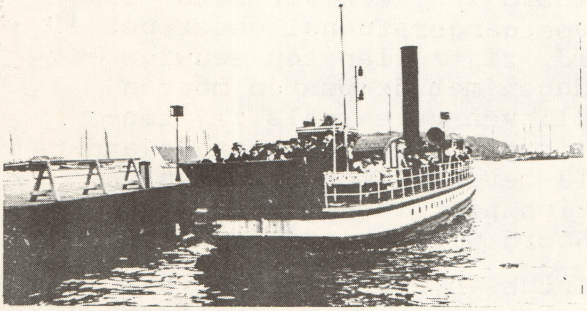
Intussen loopt dat met die metro spaak. Amsterdam heeft te hoog gegrepen met dat vervoermiddel. Maar nu maken de NEDERLANDSE SPOORWEGEN zich op om die taak over te nemen en willen voor een Noord-Zuid lijn de stad ondergraven en (202)



In 'het Leven' werd opgeroepen om op 1 april aanwezig te zijn bij het slaan van de eerste paal voor de IJ-slinger. Het zag toen zwart van de mensen. Op de foto de IJ-slinger cabine op het moment van aankomst bij het station De Ruyterkade.

voor de 2e keer onder het IJ door. En als speciale attractie wordt dan aangeboden een linea-recta verbinding met Purmerend en Hoorn. Is daar wel behoefte aan, wanneer men rekening houdt met een toekomstige betere verbinding via een spoorweg-Hemtunnel?

Het Gemeentelijk Vervoerbedrijf heeft bekend gemaakt dat het de TRAM in Amsterdam wil handhaven en uitbreiden. Dat biedt zeker goede mogelijkheden zodra het autoverkeer in de binnenstad tot redelijke proporties is teruggebracht.



De gemeente stoompont in het begin van de eeuw. Sindsdien is voor voetgangers en fietsers nog niets veranderd. Toch zijn er ook voorstanders van een boottochtje met de pont, getuige de leus "Kont aan Kont voor het behoud van de Pont" uit de zestiger jaren.

Wat een genot is het nu en zal het in de toekomst met een beter funktionerende tram steeds meer zijn, om wanneer men niet loopt of fietst per tram door de boeiende binnenstad te rijden. Wat moeten wij dan eigenlijk onder de grond doen? Dat is eigenlijk al verleden tijd, gunnen wij dat plezier aan steden als München, Moskou, Stockholm, die erg trots zijn met wat voor hen een nieuwigheid was. De Amsterdammers willen graag in en door hun stad gaan .. nog net op de valreep een grote stad zónder metro.

Maar dan komen zij bij het IJ···wat nu? Het gaat er dan om net als 20 jaar geleden: erop of eronder? Opnieuw diep onder die (slechte) IJ-bodem, of als in alle andere grote havensteden vroeger al maar vooral sinds 1945: met een moderne brug de twee stadsdelen verbinden? Nieuwe bruggen zijn architectonisch een feest voor het oog. En zij brengen de haven weer dichterbij de burge Met een vrije doorvaarhoogte van 25 à 30 m. zal het IJ voor de scheepvaart ter plaatse toegankelijk blijven, waarbij opritten mogelijk zijn die én wat lengte én wat helling betreft voor het langzaam rijdend verkeer aanvaardbaar zijn.
Het bovenstaande is niets meer dan een schets, een gedachte aan deskundigen ter uitwerking aanbevolen. Belangrijk is daarbij de vraag hoe het openbaar vervoer ingepast kan worden in de brugverbinding met Noord, Bussen zijn zonder meer mogelijk, maar waarschijnlijk de tram net zo goed, daarover zal het buitenland ons wel in kunnen lichten, Zwitserse steden bijvoorbeeld. Ed. J. Zeeuws

De leus van de tunnelvoorstanders was "Zij aan zij voor de tunnel onder het IJ".Op de foto het gereed maken voor het afzinken van één van de IJ-tunnel segmenten. In plaats van de rij wachtende auto's bij de pont,tijdens de spits,is nu de rij wachtende auto's bij de IJ-tunnel gekomen.

Renate Rubinstein, vaste rubriekschrijfster van Vrij Nederland, belde ons op naar aanleiding van het vorige nummer van het Amsterdams Weekblad.

Ze vond het Amsterdams Weekblad zo leuk, maar nu stond er in het laatste nummer een stuk over de nieuwe marihuana-wetten van de regering, waarin "de Amerikaanse regeringsadviseur A. Huxley" wordt geciteerd.

"Dat is valse voorlichting", zei Renate ons telefonisch, "want Huxley was helemaal geen regeringsadviseur maar een romanschrijver, en het geciteerde stuk was uit de toekomstroman Brave New World, en dat is geen regeringsadvies maar een satire. Dan kun je Roel van Duyn ook wel een regeringsadviseur noemen. En bovendien heeft de schrijver van dat artikel Huxley een Amerikaan genoemd, terwijl hij een Engelsman was."

Vooral met dat laatste had Renate groot gelijk, want dat was de opsteller van het stukje per ongeluk uit de pen geschoten.

Om misverstand aangaande de overige punten van Renate Rubinstein's kritiek te vermijden, hebben we deze medewerker gevraagd uit te leggen wat voor een rol Aldous Huxley, door hem "regeringsadviseur" genoemd, volgens zijn opvatting vervuld heeft.

DESKUNDIGEN VOOR BEVOLKINGSPOLITIEK

Aldous Huxley was niet de enige van zijn familie die heeft bijgedragen aan het ontwerpen van bevolkingspolitieke beleidslijnen, die door elk totalitair regiem toepasbaar zijn.

Zijn grootvader Thomas Huxley was in de 19e eeuw biologie-professor, en vooral bekend als Darwinistisch erfelijkheidsspecialist, die van mening was dat sommige mensen dichter bij apen staan dan andere. Het Darwinisme, met zijn opvattingen over de strijd om het bestaan en de overleving van de sterkste, was een soort filosofische basis voor het liberaal-kapitalisme van die tijd.

De broer van Aldous Huxley, Julian, is eveneens als erfelijkheidsdeskundige nog beroemder geworden dan zijn grootvader Thomas. De eugenetica, dwz. de wetenschap die een bevolkingspolitiek wil laten uitvoeren met behulp van erfelijkheidsbeïnvloeding, had zijn speciale aandacht.

In het Pantoskoop-boek "De Mensenmakers" staat beschreven hoe Sir Julian Huxley (door de Engelse regering in de adelstand verheven) over de hele wereld sprak op internationale congressen over dit onderwerp.

Het belang van dit soort congressen en deze tak van wetenschap voor totalitaire regeringen is duidelijk: de machthebbers kunnen met behulp van eugenetica naar hun mening slechte eigenschappen van de "grote massa" uitfiltreren door bv. selectieve sterilisatie, of door een uitgekiende foktechniek een gewillig en sterk mensenras kweken, geschikt voor gedwongen lichamelijke arbeid.

Deze Sir Julian is in 1946 directeur geworden van de toen nog sterker dan nu onder Amerikaanse invloed staande Unesco (VN-organisatie voor onderwijs en cultuur).

KINDEREN IN REAGEERBUISJES

In datzelfde jaar 1946 verscheen de tweede druk van een toekomstroman van Julian's jongere broer Aldous: BRAVE NEW WORLD.

Aldous Huxley had dit boek voor het eerst in 1931 gepubliceerd. Er wordt in beschreven een op het oog heel vriendelijke, maar door en door totalitaire samenleving. Kinderen worden er in reageerbuisjes gekweekt en van jongs af aan door de staat geindoctrineerd. Wie desondanks toch nog tekenen van zelfstandig denken blijft vertonen wordt verbannen naar een overigens comfortabel ingericht eiland.

Tegenwoordig wordt deze roman als een satire beschouwd, als een waarschuwing. Maar in de tijd dat het boek voor het eerst verscheen bleek dat op geen manier.

De mogelijkheden van moderne totalitaire regeringen waren toen buiten een heel beperkte kring onbekend. Maar een boek, dat een heel liefelijke beschrijving van in wezen ongure omstandigheden geeft, kan geen satire genoemd worden, en is er ook geen waarschuwing tegen maar roept ze zelfs op.

Aldous Huxley, toen een jonge en door de toenmalige intellectuele elite bewonderde schrijver, speelde in Brave New World met mogelijkheden, waarmee uitsluitend een heel kleine kern van geleerden op de hoogte was, waaronder de broer van Aldous, Sir Julian.

Voor de '46 verschenenen 2e druk van Brave New World schreef Huxley een voorwoord, waaruit blijkt hoe hij zichzelf ondertussen met de machthebbers, die hij in 1931 nog 'satirisch' beschreven, had geïdentificeerd.

Er staat bijv. in dat voorwoord: "De liefde voor slavernij kan slechts tot stand komen ten gevolge van een fundamentele, persoonlijke revolutie in menselijke geest en lichaam. Om deze revolutie teweeg te brengen hebben we onder andere de volgende ontdekkingen en uitvindingen nodig". en dan volgt een in het vorige nummer aangehaalde opsomming van alles wat inmiddels de heren regeerders bedacht hebben of nog aan het uitvinden zijn om de massa geestelijk in bedwang te houden.

"We" moeten die revolutie teweegbrengen, staat er, maar "we" zijn de clangenoten van Huxley, degenen die sociaal en economisch de voordelen genieten van de slavernij van de massa.

EILAND VOOR VERBANNENEN

Vreemd genoeg heeft Huxley na 1946 een goede naam gekregen in progressieve kringen. Dat kwam omdat men, naarmate Brave New World meer en meer gerealiseerd werd, het boek steeds meer als een satire ging beschouwen.

Bovendien werd Huxley later zelf een gebruiker van de middelen, die hij had aanbevolen om de massa mee onder slavernij te houden, en zijn publicaties hierover bezorgden hem een goede naam bij de mensen - vaak progressief getint, - die met dezelfde middelen begonnen te experimenteren.

Zijn populariteit bij "linkse" intellectuelen heeft Huxley ook te danken aan 'n latere roman, Island, waarin hij een primitief-romantische samenleving beschrijft, vol vrijheid en rechtvaardigheid. Hoe die economisch functioneert wordt niet duidelijk, misschien is Island wel gewoon het eiland voor verbannenen uit Brave New World.

Ik heb Huxley een regeringsadviseur genoemd, omdat ik van mening ben dat zelfs onverdacht linkse intellectuelen verdomd goed moeten oppassen om niet als inspiratiebron te dienen voor een naar het totalitaire neigende overheid, die dezelfde abstracte taal spreekt als zij. Wie romans schrijft, waar de overheid wel maar de massa geen inspiratie aan ontlenen kan, behoort tot het wetenschappelijke complex, waarop de overheid bij zijn beslissingen en beleidsplannen steunt.

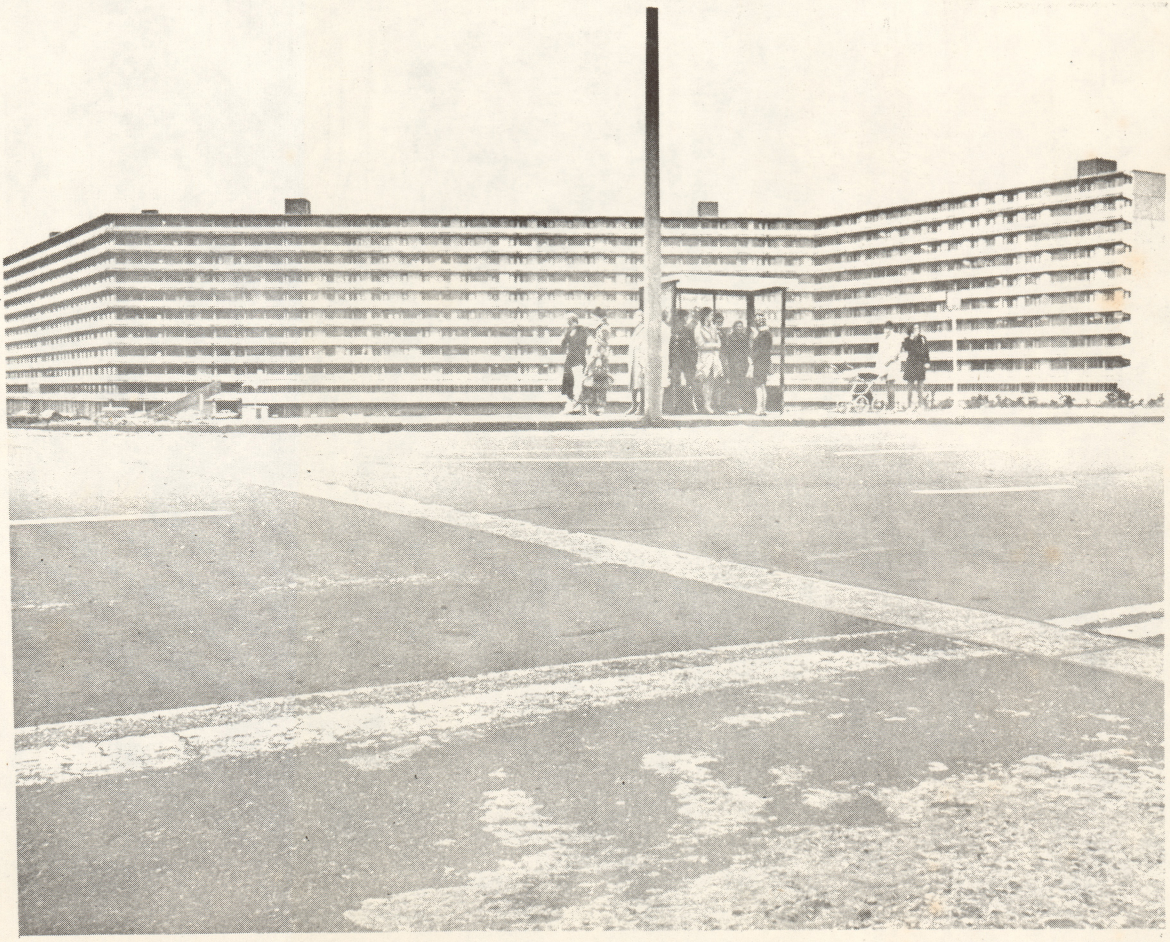
LYNEN VAN MORGEN

Voordat ze gesaneerd werden woonden deze mensen in de Pijp en in de Nieuwmarktbuurt. Ze deden hun boodschappen op de markt, en konden in het weekend met de auto naar buiten.

Nu ze een drie maal zo hoge huur betalen hebben ze hun auto moeten wegdoen, wat natuurlijk wel ongemakkelijk is in een stadsdeel dat helemaal om garages en autowegen heengebouwd is.

Bovendien zijn ze voor hun levensbehoeften aangewezen op de Albert Heyn en nog zo iets, wat het leven ook niet goedkoper maakt, als er geen kleine winkels in de buurt zijn die AH probeert weg te concurreren.

Misschien is er morgen of overmorgen een metrolijntje naar de Nieuwmarkt, maar daar zullen ze een kwartier lang naar toe moeten lopen.



JE GAAT ME NATUURLIJK ZEGGEN DAT IK GEDRONKEN HEB, MAAR IK HEB VANNACHT GEDROOMD DAT ZE ZO'N KANTOOR KOLOS VLAK ACHTER ONS HUIS HEBBEN GEBOUWD